



Circuit - 2CV 2012

Règlement technique

INDEX DES PAGES

1.	DEFINITION – DESCRIPTION	2
2.	REGLEMENTATION	2
3.	CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTERIEURES	3
4.	POIDS	6
5.	MOTEUR	6
6.	CANALISATIONS, POMPES ET RESERVOIRS DE CARBURANT	10
7.	SYSTEME DE LUBRIFICATION	11
8.	EQUIPEMENTS ELECTRIQUES	11
9.	TRANSMISSION	15
10.	SUSPENSION ET DIRECTION	17
11.	FREINS	18
12.	ROUES ET PNEUS	18
13.	HABITACLE	18
14.	EQUIPEMENT DE SECURITE	19
15.	STRUCTURE DE SECURITE	22
16.	CARBURANT	23
17.	TEXTE APPLICABLE	23
18.	APPROBATION	23

DESSINS

ANNEXE 1 – SCHEMAS DES ARMATURES DE SECURITE

ANNEXE 2 – VUES 2CV D'ORIGINE

ANNEXE 3 – DESSIN – PHOTOS ET SCHEMA BOITE A AIR HYBRIDE

ART. 1: DEFINITION – DESCRIPTION

L'admission d'un véhicule de compétition pour le « Circuit – 2CV 2013 » est déterminée par le RACB Sport en accord avec le promoteur. Ce véhicule est adapté aux activités sportives et comprend au moins une issue de chaque côté. Le modèle de base doit être une CITROEN 2CV ou DYANE

ART. 2: REGLEMENTATION

2.1 Rôle du RACB Sport

Les règlements techniques du « Circuit – 2CV 2013 » sont publiés par le RACB Sport, en accord avec l'organisateur.

2.2 Modifications admises

Toute réalisation ou modification non autorisée par le Règlement Technique « Circuit – 2CV 2013 » est expressément interdite. Une modification autorisée ne peut pas entraîner une modification non autorisée.

2.3 Véhicules admissibles

Seront admis à participer aux épreuves de la discipline « Circuit - 2 CV », les véhicules de marque CITROEN 2CV et DYANE répondant au Règlement Technique « Circuit – 2CV 2013 » repris ci-après. Les véhicules seront répartis en **cinq** catégories :

- « Classic »
Le véhicule doit être d'origine, comme prévu par le constructeur. Aucune modification autre que celles visant à la sécurité, définies par ailleurs, ou ci-après énumérées, ne sera acceptée. Seules, les 2CV et DYANE conformes aux voitures vendues par CITROËN BELUX depuis le 01/01/1970, sont autorisées. Par pièces d'origine, il faut entendre, les pièces fabriquées par CITROËN ou un fabricant reconnu par cette firme, destinées à la grande diffusion et vendues en Belgique pour les 2CV et DYANE construites après le 01/01/1970. Ces pièces doivent correspondre aux éléments d'origine, tant par leur conception que par leur position et leur principe de fonctionnement.
- « Améliorée » :
Le véhicule utilisera une carrosserie conforme à la réglementation spécifique « Prototype » mais qui est doté d'un moteur 602cc modifié.
- « Prototype » :
Le véhicule utilisera une carrosserie conforme à la réglementation spécifique « Prototype » avec une motorisation bi cylindre 2CV, d'une cylindrée max. de 652 Cm³
- « Hybrid »
La « H » est un véhicule qui réunit les caractéristiques d'un véhicule Proto ou Améliorée au point de vue de la carrosserie mais qui est doté d'un kit d'installation pour un moteur de substitution spécifique agréée par le promoteur 2CV Racing Team.
- « Expérimental » :
Voiture ne correspondant à aucune des catégories cités ci-dessus mais utilisant le même équipement de sécurité obligatoire. Les voitures de type «Burton» avec mécanique Citroën et les voiture roulant au carburant Bio éthanol sont autorisées. Ces voitures pourront être acceptée sur base d'un dossier technique approuvé par le RACB Sport.

2.4 Date du règlement

Ce Règlement Technique entre immédiatement en vigueur (à la date de son approbation en fin de document). A partir de cette date, il remplace et annule tous les Règlements Techniques précédents du « Circuit – 2CV ».

Si une modification du règlement relative à la sécurité est promulguée par la FIA ou par le

RACB, elle entrera immédiatement en vigueur.

Ce règlement a une stabilité de **1 an** à dater du «01-01-2013», sauf pour des raisons de sécurité ou des raisons de bon fonctionnement de la Série, après approbation de l'autorité sportive nationale (ASN), en accord avec le promoteur.

2.5 Conformité au règlement

Il appartient au chef d'équipe ou au propriétaire du véhicule de faire la preuve que son véhicule est en conformité avec ce règlement ainsi qu'avec le Règlement Sportif « Circuit – 2CV 2013 » dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

Pour établir la conformité, le RACB Sport pourront se référer aux données techniques, fiches techniques, manuel d'utilisation du constructeur de la voiture et/ou du moteur.

Après concertation avec le promoteur, un véhicule jugé trop dangereux de par sa construction et/ou sa modification sera interdit d'inscription et de participation et ce, sans préavis.

Toutes modifications, ne correspondant pas à l'esprit du règlement, même si elles ne sont pas explicitement interdites, pouvant augmenter démesurément les coûts de préparation du véhicule, seront interdites sans préavis par la Commission Technique du RACB Sport, en accord avec le promoteur.

Un véhicule dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclu par le Collège des Commissaires Sportifs du RACB Sport sur avis de la Commission Technique.

2.6 Généralités

Les articles 251, 252 et 253 de l'Annexe J, en cours de validité, de la FIA restent d'application mais les articles du présent règlement sont prépondérants.

Matériaux

Les matériaux suivants sont interdits : magnésium, céramiques et titane.

L'utilisation de matériau composite est autorisée dans les limites du règlement.

2.7 Télémétrie

Toute forme de transmission de données à partir du véhicule en mouvement est interdite à l'exception d'une communication radio à deux voies. Sauf accord du RACB Sport.

Des générateurs de pulsion donnant de l'information concernant le chronométrage sont autorisés, à condition que ces générateurs soient des éléments séparés n'ayant aucune connexion avec le contrôle du moteur.

2.8 Electronique

Un système de contrôle de motricité est interdit.

ART. 3: CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTERIEURES

3.1 Dimensions

Les dimensions maximales de la carrosserie sont :

Largeur hors tout : 1640 mm.

Longueur hors tout : 3950 mm.

3.2 Pare-brise et fenêtres/vitres

Un pare-brise constitué d'une seule pièce de verre feuilleté, homologué pour les voitures de route, est obligatoire.

L'épaisseur du pare-brise en verre feuilleté doit être de 4,5 mm au minimum.

Des fixations de sécurité peuvent être montées sous réserve qu'elles n'améliorent pas les qualités aérodynamiques du véhicule.

Il est permis d'ajouter un maximum de 4 films translucides sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Sur les classics, les vitres arrière et latérales en verre, un film de sécurité incolore et translucide (tel que SL Lumar Safety Film/D1570) de 0,1 mm au maximum doit être fixé obligatoirement sur la face intérieure afin de garantir une protection efficace en cas d'éclatement. Pour les rétroviseurs, ce même film est recommandé.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classics », les fenêtres arrière et latérales seront remplacées par du polycarbonate de 3 mm d'épaisseur minimum. (Plexiglas interdit)

Pour toutes les classes à l'exception des « Classics », La lunette arrière devra conserver une surface de minimum de 70 % par rapport à la surface d'origine.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classics », Pour le désembuage, un orifice pourra être pratiqué dans la vitre latérale mais il ne pourra avoir un diamètre supérieur à 50 mm et l'encombrement latéral du système ne pourra dépasser 60 mm. Le tuyau de désembuage sera fixé efficacement.

3.4 Carrosserie et châssis

Carrosserie : toutes les parties entièrement suspendues du véhicule, léchées par les filets d'air extérieurs à l'exception des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant.

La carrosserie est libre dans les limites du règlement, elle devra cependant conserver la silhouette du modèle d'origine, 2CV ou Dyane. Toute prise d'air sera considérée comme faisant partie de la carrosserie.

Châssis : Les châssis de type A sont, seuls, autorisés (2CV, Dyane et Ami 8) Ils ne présenteront aucune trace de pliure ni de fêlure et seront exempts de corrosion prononcée. Le châssis de type « Wheels » est autorisé.

Les châssis tubulaires et nid d'abeille sont formellement interdits.

Le châssis ne pourra subir aucune autre modification que celle prévue par le Règlement. Le positionnement des traverses Av & Ar ainsi que les différents points d'ancrages des suspensions ne pourront être modifiés par rapport au châssis d'origine

Aucun système permettant de changer cette garde au sol pendant que le véhicule est en mouvement n'est autorisé.

3.4.1 Structure de la carrosserie

En aucun point, le véhicule ne peut présenter des parties saillantes.

Toutes les parties de la carrosserie, y compris toutes parties exerçant une influence aérodynamique, doivent être rigidement et solidement fixées, ne disposer d'aucun degré de liberté et rester immobiles par rapport à l'ensemble châssis-carrosserie partie lorsque le véhicule se déplace.

Les fermetures d'origine de capot et de coffre doivent être enlevées.

Si les charnières originales du capot sont maintenues, il faut installer des fermetures de sécurité dans les deux autres coins. Si les charnières originales du capot et/ou du coffre ne sont pas maintenues, il faudra les équiper de fermetures de sécurité aux quatre coins. Toutes les fermetures de sécurité doivent être clairement indiquées par des flèches rouges (ou de

couleur contrastée).

Les cloisons Av « tablier » et « Ar » pare feu seront d'origine ou en matériaux métallique, d'une épaisseur de 1mm min et parfaitement étanche.

La bâche de toit sera obligatoirement remplacée par une tôle métallique d'une épaisseur de 1mm, au minimum. Ces tôles seront fixées par soudage ou par rivetage. La tôle devra rester visible sur son entièreté. Les toits en polyester et autres matériaux synthétiques sont autorisés en doublure d'une des tôles ci-dessus.

3.5 Modifications supplémentaires à la carrosserie et au châssis (Pour toutes les classes à l'exception des « Classics »)

L'allure générale d'origine doit subsister et devra faire l'objet d'une approbation avant l'épreuve par les organisateurs. Les becs de châssis avant et arrière pourront être recoupés. Un tube de protection de 38 mm de diamètre minimum devra protéger le réservoir. Les extrémités des becs de châssis devront être obturées.

La coque d'origine pourra être renforcée au niveau du plancher, cloisons pare-feu et tablier.

Ces éléments pourront être en aluminium. Dans ce cas, la partie sous le siège conducteur devra être réalisée avec un aluminium de 1 mm min d'épaisseur jusque et y compris le tablier avant.

La coque ne pourra être recoupée en hauteur. La nervure de toit peut être supprimée (les bas de caisse ne pourront être ni remplacés ni supprimés)

La coque pourra être descendue par rapport au châssis. Mais dans tous les cas, le bas de caisse devra rester parallèle au plan du châssis.

La partie de la caisse située derrière le montant Ar de la porte Av peut être coupé.

Les ailes pourront être recoupées mais devront surplomber la roue de manière à la couvrir efficacement sur toute la largeur de celle-ci et sur au moins 1/3 de sa circonférence.

Les pare chocs pourront être déposés.

3.5.1 Capot, Portes et Hayon

Les capots, ailes et portières peuvent être en polyester.

Les 2 portes avant doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur sans l'aide d'outils.

3.5.2 Aileron et spoiler

Les spoilers et aileron ne peuvent en aucun cas posséder de parties tranchantes et ne peuvent dépasser les limites de porte à faux avant et arrière des véhicules. Ils ne peuvent être mobiles.

ART.4: POIDS

4.1 Poids minimal

Le poids minimal du véhicule – sans le pilote et son équipement, le réservoir de carburant plein, les différents réservoirs de liquide à leurs niveaux normaux – :

<u>Classe</u>	<u>Poids minimum</u>
CLASSIC	530 kg
AMELIOREE	530 kg
PROTOTYPE	530 kg
HYBRIDE	620 kg
EXPERIENTAL	550 kg

4.2 Lest

Il est permis de parfaire le poids minimum du véhicule par un ou plusieurs lests.

Le lest sera visible et pourra être plombé par les commissaires et ce à la demande de l'équipage. Le lest sera fixé au moyen de boulons de qualité 10.9 et d'un diamètre minimum de 10 mm. Afin d'éviter l'arrachement du lest, une contreplaque d'un minimum de 40 cm² et de 3 mm d'épaisseur par fixation sera apposée sous le plancher.

Tout système de lest mobile est interdit.

4.3 Pesage

Le poids peut être vérifié à tout moment de l'épreuve.

L'adjonction au véhicule pendant la course de quelques matériaux solides que ce soit ou le remplacement pendant la course de toute partie du véhicule par une partie plus lourde sont interdits.

Tout véhicule non-conforme à la mise en pré grille se verra interdire le départ de la course.

ART.5: MOTEUR

5.1 Type de moteur

o « Classic »

Le moteur sera strictement de série (mécanique AM2 ou A06/635). Toute dépose de tôlerie est interdite. Aucune forme de polissage ou d'équilibrage autres que ceux d'origine n'est autorisée. Le volant moteur ne pourra, ni être allégé, ni être modifié (les 2 modèles existants sont admis) Le protège carter est autorisé. Les pistons de dia 74,5mm sont interdits.

Alimentation :

Elle sera strictement d'origine. Seul, le réglage du niveau de cuve et le changement des gicleurs sont libres.

Le boîtier du filtre à air, la cartouche filtrante et le manchon relié au carburateur seront présents. Les seuls carburateurs pouvant être utilisés sont Solex 21/24 ou 18/26.

Allumage :

L'allumage électronique type DG/Multic ou transistorisé est autorisé mais toujours avec bobine noire d'origine.

o « Améliorée » :

Le moteur doit être strictement de série, type bicylindre 2 CV ou Dyane 602 cc, à l'exception des points suivants :

- L'arbre à cames est libre.
- L'allumage d'origine pourra être remplacé par un allumage électronique placé

à l'emplacement d'origine.

- L'usinage du bloc est interdit à l'exception de la modification du circuit d'huile
- Le vilebrequin Visa 652 est autorisé.
- Le moteur pourra être débarrassé des tôles et dans ce cas de l'hélice.
- Les tuyaux de chauffage peuvent être enlevés.
- Des radiateurs additionnels sont autorisés mais ne peuvent dépasser le périmètre extérieur du véhicule (raccords sertis obligatoires)
- Le volant moteur d'origine peut être allégé.
- Alésage maximum = 74.5 mm
- Course maximum = 70 mm
- Soupape : Admission maximum 40 mm - Echappement maximum 36 mm

Les carburateur autorisés sont : 2CV ou Visa 652cc de marque Solex ou Weber :

- 2CV Mod. 79 : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 197 ou SCIC repère 198 (1er corps 21, 2ème corps 24),
- 2CV Mod. 81 : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 225 ou SCIC repère 226 (1er corps 18, 2ème corps 26),
- VISA 652cc : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 209 (1er corps 21, 2ème corps 26),
- 2CV Mod. 72 : SOLEX simple corps 40 PSCIS,
- Weber 32/36 DMTL sur le collecteur d'origine.

Plombage des moteurs : Deux trous de 2 mm de diamètre doivent être réalisés dans les blocs moteurs et boîte de vitesses afin de permettre la pose d'un plombage lors du contrôle technique. Ces trous seront situés sur une « oreillette » de fixation entre moteur et boîte à côté de la plaque signalétique du moteur. Un fil sera placé par le concurrent avant l'entrée au contrôle technique pour permettre la pose du plomb. Chaque concurrent sera responsable de son plombage.

0 « Prototype » :

Les moteurs autorisés sont les moteurs bi cylindre 2CV et Dyane 602cc ainsi que le moteur bi cylindre Visa 652cc dans son ensemble.

Seules les pièces d'origine 2CV, Dyane et Visa 652cc commercialisées par Citroën sont admises pour l'élaboration des moteurs.

- L'élaboration des pièces d'origine se fera uniquement par enlèvement de matière (polissage, tournage et alésage).
- L'arbre à cames est libre.
- Les pistons (pour un alésage de 77 mm, au maximum) seront libres de même que les segments, les axes et leur verrouillage.
- Les soupapes (Visa ou 2CV) auront les cotes maximales suivantes :
 - Admission: 40 mm.
 - Echappement: 36 mm.
- Embiellage: course 70 mm.
- Lubrification libre.
- Le vilebrequin est libre
- L'allumage est libre.
- Le refroidissement du moteur est libre.
- Des radiateurs additionnels sont autorisés mais ne peuvent dépasser le périmètre extérieur du véhicule (raccords sertis obligatoires)
- Le volant moteur d'origine peut être allégé.
- L'alimentation en carburant est libre.
- Les systèmes de suralimentation sont interdits.

Plombage des moteurs : Deux trous de 2 mm de diamètre doivent être réalisés dans les blocs moteurs et boîte de vitesses afin de permettre la pose d'un plombage lors du contrôle technique. Ces trous seront situés sur une «oreillette» de fixation entre moteur et boîte, à côté de la plaque signalétique du moteur. Un fil sera placé par le

concurrent avant l'entrée au contrôle technique pour permettre la pose du plomb.
Chaque concurrent sera responsable de son plombage.

o « H » :

Le moteur, de marque B.M.W., sera de type R850 GS & R 850 RT (850 cc) incluant le volant moteur ainsi que l'entretoise spécifique. Les cylindres peuvent être plombés au bloc moteur avant la date de l'épreuve culasse démonté pour vérification de la cylindrée.

Deux trous de 2 mm de diamètre doivent être réalisés dans le bas et le haut du cylindre et également sur la tête du boulon M 8 de maintien du guide de chaîne de distribution.

- Alésage : 87,5 +/- 0,1 mm
- Course : 70,5 +/- 0,1 mm
- Hauteur du cylindre (entre plans de joint) : 81 +/- 0,1 mm
- Soupapes d'échappement :
 - o Diamètre du guide : 5 +/- 0,1 mm
 - o Angle de soupape 45°
 - o Diamètre tête de soupape : 27 +/- 0,1 mm
- Soupapes d'admission :
 - o Diamètre du guide : 5 +/- 0,1 mm
 - o Angle de soupape 45°
 - o Diamètre tête de soupape : 32 +/- 0,1 mm
- Arbre à cames :
 - o Levée admission : 8,1 +/- 0,1 mm
 - o Levée échappement : 7,1 +/- 0,1 mm

Injection :

- L'injection sera exclusivement d'origine Bosch Motronic type GS, R ou RT 850
- Les brides fournies par le 2CV RT sont les seules autorisées, diamètre de 30mm maximum. Aucune modification autorisée. Elles seront identifiées par un plomb fixé par le 2 CVRT.
- Le boîtier électronique devra être plombé par un commissaire technique RACB. Il pourra à tout moment faire l'objet d'un tirage au sort et ce sur la seule décision de l'organisateur ou du RACB. A la suite du tirage au sort un contrôleur technique vérifiera la remise en place du boîtier et procédera au marquage. L'équipe est seule responsable de la conformité et de la procédure.
- Le remplacement du boîtier par un boîtier « Standard 2 CVRT » pourra se faire à tout moment du meeting. (Sauf pendant la course) sur décision de l'organisateur ou du RACB.
- En aucun cas, un dispositif aérodynamique (Venturi ou autre) destiné à accélérer la vitesse ou le débit d'air jusqu'à l'entrée des brides ne sera autorisé.
- Le câblage électrique de gestion du moteur sera visible sur toute sa longueur et ne pourra être incorporé au câblage de la voiture.
- Le régulateur de pression d'essence sera obligatoirement et uniquement celui prévu d'origine pour le moteur utilisé. Deux types autorisés 3,0 bar et 3,5 bars. Le régulateur de pression d'essence réglable est interdit. Le montage en tandem de 2 régulateurs est interdit.
- Le boîtier pourra être tiré au sort. Suite à ce tirage, un commissaire technique pourra vérifier la remise en place du boîtier et pourra procéder au marquage ou au plombage du boîtier.
- L'équipage est seul responsable de la conformité de la procédure.

Sonde « Lambda »

Elle sera du type de celle utilisée à l'origine.

Support moteur

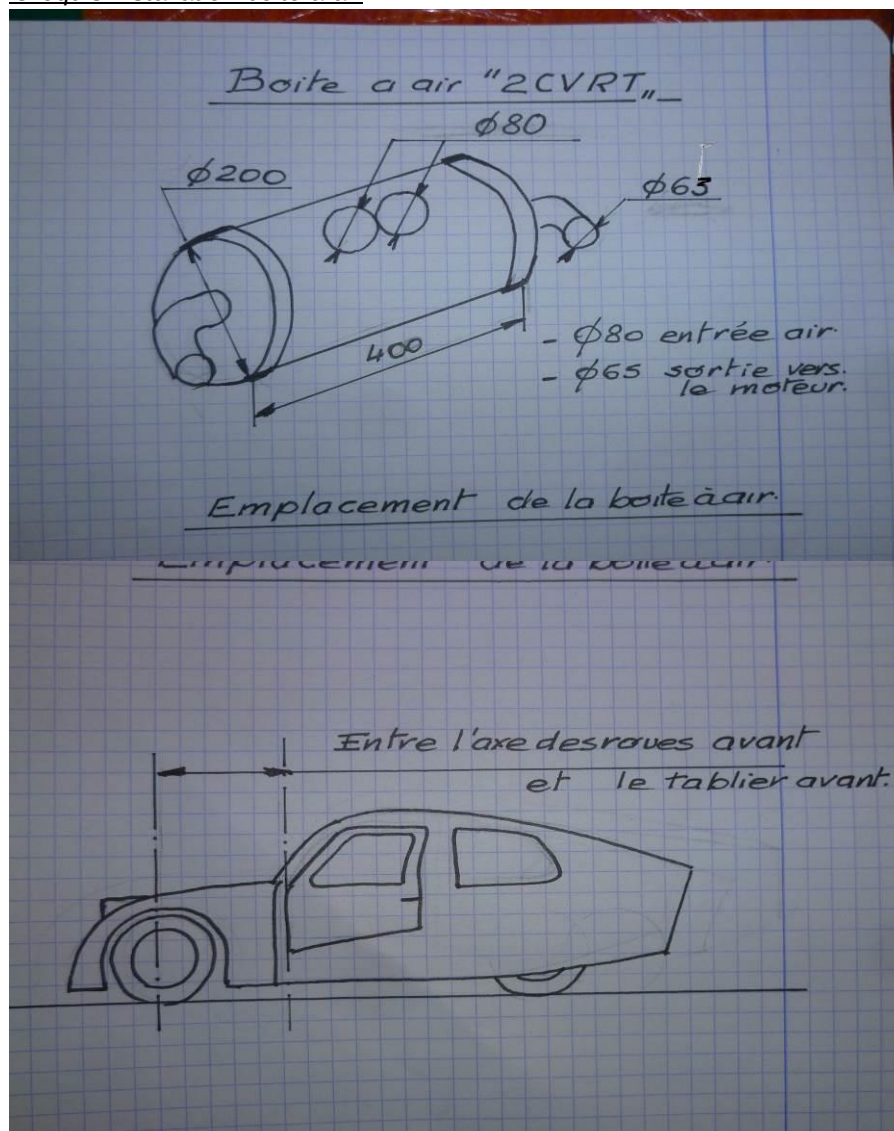
La mise en place du moteur se fera avec au minimum 3 points de fixation en dehors de la fixation de la boîte.

Boîte à air

Seule la boîte à air fournie par le 2 CV RT est autorisée. Aucune modification de dimension (longueur, largeur diamètre des différentes parties composant la boîte à air du 2 CV RT) n'est autorisée.

Son positionnement dans le compartiment moteur sera conforme au schéma ci-dessous.

Croquis installation boîte à air



- A savoir entre l'axe des roues Av et le tablier.
- Les prises d'air de la boîte à air auront un diamètre maxi de 80mm. Elles seront visibles.
- Aucun cloisonnement, ni compartimentage, ni prise Naca permettant d'améliorer l'amenée d'air ne sera autorisé.
- Les photos jointes montrent le principe d'un montage réglementaire de la boîte à air. Voir page 27
- La canalisation d'air vers les brides sera effectuée exclusivement avec du tuyau translucide d'un diamètre de 63mm fixé avec un collier de part et d'autre.
- Référence du tuyau : VACPU063
- Dimension de la boîte à air fournie par le 2 CV RT

Longueur = 400 +/-10 mm
Diamètre = 200 +/-5 mm
Diamètre des entrées d'air = 80 +/-2 mm
Diamètre des sorties vers les brides = 63 +/-2 mm

5.3 Echappement

Pour les « Classic », il devra être d'origine. La sortie latérale type « Méhari » est autorisée.

Pour les « H », il sera d'origine BMW (réf 18111340834 ou réf 18113411767).

Le 2 en 1 pourra être modifié dans le seul but de faire passer celui-ci à l'extérieur du longeron. (Voir schéma en annexe 3). Tous les véhicules doivent être équipés d'un silencieux d'échappement.

Celui-ci doit être monté parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et ne peut dépasser ni sur les côtés ni à l'arrière du véhicule. Le conduit d'échappement ne pourra traverser l'habitacle et devra obligatoirement se prolonger jusqu'après le montant central des portières, du côté opposé au bouchon de remplissage du réservoir. Dans tous les cas, la distance de bord à bord entre l'orifice de l'échappement et le bouchon de remplissage ou le tuyau de dégazage sera de 70 cm, au minimum. Aucun élément du système d'échappement ne pourra passer à proximité du réservoir ou de tous autres éléments du circuit carburant. Il est conseillé d'isoler thermiquement l'échappement.

Le niveau sonore du véhicule sera conforme au circuit visité et sera la seule responsabilité du concurrent.

Certains circuits appliquent des normes anti-bruit qui leur sont propres. Les normes spécifiques de ces circuits seront stipulées dans le règlement particulier de l'épreuve. Dans les cas où aucune norme de bruit n'est demandée par le circuit visité, le niveau sonore ne pourra en aucun cas être supérieur à 100 dB (A) à plein régime.

ART.6: CANALISATIONS ET RESERVOIRS DE CARBURANT

6.1 Réservoirs et pompes de carburant

Pour les « Classic », le réservoir d'origine peut être conservé mais il devra être rempli de mousse de sécurité.

Pour toutes les classes sauf les classics, le réservoir de carburant d'origine doit être remplacé par un réservoir FT3-1999, FT3.5 ou FT5 répondant aux spécifications FIA.

- Ce réservoir sera muni d'un code imprimé reprenant le nom du fabricant, ainsi que les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit et la date de fabrication.
- Ce code imprimé doit pouvoir être vérifié facilement.
- La durée d'utilisation maximale des réservoirs souples sera limitée à un maximum de 5 ans après la date de fabrication, sauf pour les ceux qui ont été inspectées et certifiées de nouveau par le fabricant et ce pour une durée supplémentaire de 2 ans au maximum. Les autres réservoirs homologués FIA ne peuvent dépasser la date de fin de validité
- Il est recommandé de munir le réservoir homologué par la FIA d'une mousse de sécurité du type MIL-B-83054 ou « D Stop ».
- Le réservoir devra être protégé par une tôle métallique de 3 mm qui sera fixé à l'arrière du réservoir.
- Les tuyaux d'alimentation et de mise à l'air seront du type renforcé équipé d'une double paroi.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classic », Le réservoir pourra être rehaussé parallèlement à sa position d'origine en respectant ses 4 points de fixation et en restant dans son encadrement protecteur réalisé par les becs de châssis.

La contenance maximale totale du réservoir et des différentes canalisations (filtres, pompes, tuyaux, nourrices, etc.) sera de maximum 35 litres.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classic », les pompes à carburants sont libres mais ne peuvent se trouver dans l'habitacle. Toutes les pompes à carburant doivent fonctionner uniquement lorsque le moteur tourne, sauf durant la mise en route. Ces pompes ne peuvent fonctionner pendant le ravitaillement du véhicule

Pour toutes les classes, la mise à l'air du réservoir devra être équipée d'une soupape anti

tonneau et cette mise à l'air devra sortir hors de l'habitacle minimum 20 cm au-dessus des orifices de remplissage et de mise à l'air.

6.2 Accessoires et canalisations

Toutes les canalisations traversant l'habitacle et susceptibles de contenir un liquide doivent être entièrement revêtues ou recouvertes sur toute leur longueur dans l'habitacle, de sorte que le pilote ne sera pas affecté par ces liquides en cas d'une rupture éventuelle de la conduite. Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification peuvent traverser l'habitacle à condition de ne comporter aucun raccord, si ce n'est sur les cloisons.

Les canalisations de carburant doivent être soit d'origine, soit de sécurité type « aviation ».

Si ces conduites traversent l'habitacle, aucun raccordement ne pourra être réalisé dans l'habitacle.

Elles doivent être posées avec un écart minimal de 10 cm par rapport aux conduites électriques et au système d'échappement.

6.3 Bouchon de réservoir

Les vannes de remplissage automatique (type agréé FIA) sont autorisées et conseillées. Le tuyau reliant le réservoir au bouchon aura un diamètre intérieur maximal de 2 pouces (51 mm) et les raccords tant côté bouchon que côté réservoir présenteront une totale garantie de solidité et d'étanchéité.

6.4 Ravitaillement en carburant

Le ravitaillement en carburant pendant la course est exclusivement autorisé devant le stand. Il est interdit pendant toute la durée de l'épreuve de ravitailler en carburant par tout autre moyen qu'une alimentation par gravité d'une hauteur maximum de 1.5 m au-dessus du niveau de la piste à l'endroit du ravitaillement.

La perte de carburant lors d'un ravitaillement sera sanctionnée par une pénalité financière de 200€ et l'obligation de remettre le système de ravitaillement en état. Le non-respect de cette obligation entraînera une mise hors course.

6.4.1 Tour de ravitaillement

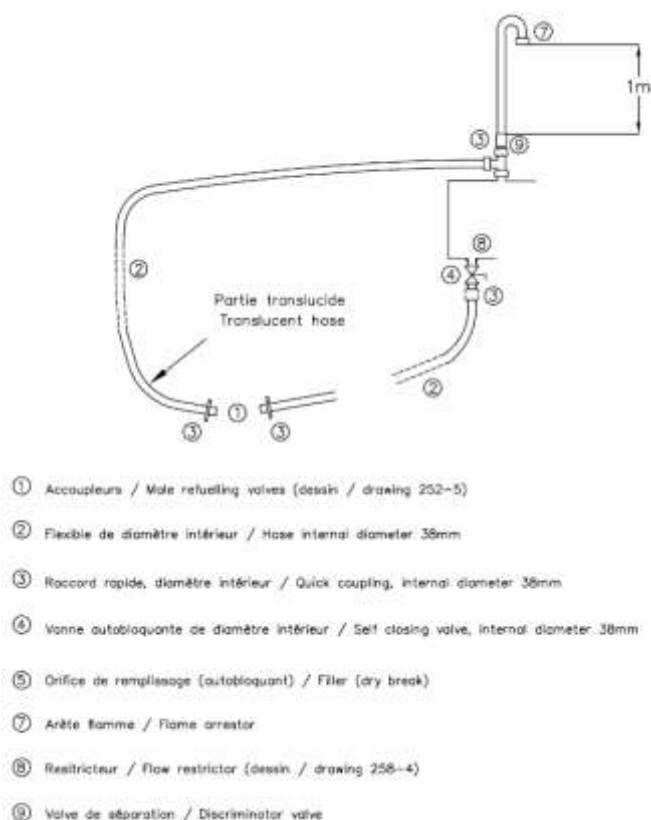
Un réservoir d'approvisionnement autonome pourra être utilisé, mais doit être conforme à la description reprise à l'Annexe J de l'annuaire FIA en vigueur avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 33 mm, maintenu sur une longueur de minimum 2 mm. Pour des raisons de sécurité, ce réservoir doit être fixé de préférence par l'intermédiaire d'une tour sur un chariot ayant les caractéristiques suivantes :

- Tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport à son support.
- Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot:
 - o Il doit être indépendant du réservoir et de la tour.
 - o Il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical).
 - o Sa longueur ne doit pas dépasser les 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur d'au moins 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.
 - o Une plaque d'identification portant le numéro de course du véhicule devra être fixée au-dessus à son extrémité.

Ce réservoir devra d'une capacité maximal de 50l et ne comporter aucune pièce interne additionnelle. La partie supérieure du réservoir devra être située à une hauteur

maximum de 1.5m.

- Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréé par la FIA. (Dessin 252-7)
- La conduite de remplissage d'une longueur maximal de 400 cm et d'un diamètre intérieur maximal de 52 mm doit être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur le véhicule. Lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre au réservoir d'approvisionnement principal (voir dessin 252-7).
- Une vanne autobloquante de diamètre intérieur 38 mm doit être fixée sous le réservoir. (Dispositif de l'homme mort)
- Si un niveau visible est installé, il devra être équipé de vannes d'isolement montées et le niveau sera monté au plus près du réservoir.



DESSIN 252-7

Le remplissage de la tour de carburant doit se faire exclusivement à l'aide d'une pompe à main mécanique et non pas avec des jerrycans

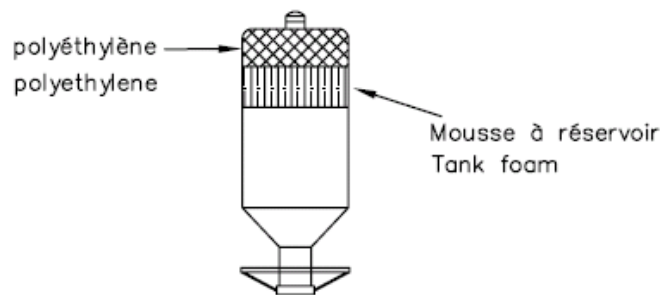
6.4.2 Mise à la terre

Pendant le ravitaillement, le véhicule doit rester sur ses roues et ne pourra pas changer de niveau. Avant que le ravitaillement ne commence, le véhicule et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir de ravitaillement et son support, doivent être connectés électriquement à la terre par un contacteur manuel n'ayant que cette seule fonction.

6.6 Autre récipient de carburant

Lors des essais et courses, le réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une

capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le reliant à l'orifice de remplissage du véhicule, conformes aux normes FIA, telles que décrite à l'annexe J de l'annuaire FIA en vigueur art. 258-6.4.8 et dessin 252-2, avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm, maintenu sur une longueur de minimum 2 mm, peut (peuvent) être utilisé(s). Un jerrycan métallique étanche d'une capacité maximale de 20 litres, munis d'une vanne, type ¼ de tour d'un diamètre maximum de 1 inch (25.4 mm), poinçonné par le RACB Sport (ceci seulement pour ceux qui disposent encore de l'ancien réservoir, bouchon à visser), peut également être utilisé uniquement pour les classics.



DESSIN 252-2

ART.7: SYSTEME DE LUBRIFICATION

7.1 Système de lubrification

Pour les « Prototypes » uniquement, le système de lubrification est libre.
Les systèmes à carter sec restent interdits.

7.2 Récupérateur d'huile

Le système de lubrification du moteur ne peut avoir de mise à l'air directe. Il faut obligatoirement que les vapeurs d'huile transitent par un récupérateur (récipient métallique de 2L minimum de capacité fixé solidement, facilement accessible et percé d'évents sur sa partie supérieure) ou par recyclage sans écoulement extérieur possible (donc, filtre muni de sa cartouche).

ART.8: EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

8.1 Batterie

- Pour les « Classic », la batterie se trouvera à l'endroit d'origine.
- Si la batterie se trouve à l'endroit d'origine, elle doit être solidement fixée de façon permanente et le pôle positif '+' doit être protégé par un couvercle fait en matériau isolant.
- Si les batteries ne se trouvent pas à l'endroit d'origine, elles doivent être situées dans l'habitacle, mais sans gêner l'évacuation du pilote. Elles doivent être solidement fixées à la coque et entièrement protégées par une boîte étanche faite d'un matériau isolant comprenant un canal de ventilation débouchant en dehors de l'habitacle. Dans le cas où la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, le pôle positif '+' devra être protégé par un couvercle fait en matériau isolant.
- La fixation à la coque doit être constituée d'un siège/logement métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant, fixés au plancher par boulons et écrous. La fixation des étriers devra utiliser des boulons d'un diamètre minimal de 10 mm et sous chaque boulon, une contreplaque placée au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface (dessins 255-10 et 255-11).
- Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant. Dans ce cas, le coffret de protection devra comporter un évent avec sortie en dehors de l'habitacle.

8.2 Essuie-glaces

Moteur, emplacement, balais et mécanisme sont libres, mais au moins un essuie-glace doit être prévu et pouvoir nettoyer le pare-brise placé directement devant le pilote pendant toute la durée de l'épreuve. Il est permis de démonter le dispositif lave-phares.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en état de fonctionnement à tout moment pendant une épreuve : ce démarreur doit aussi pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège.

8.4 Equipements lumineux

8.4.1 Procédure

Pendant les essais et la/les course(s), tout véhicule doit être équipé d'un éclairage efficace. Dans le cas d'une « Classic », les phares d'origine ou repris dans le catalogue constructeur doivent être maintenus à leur emplacement d'origine.

Chaque véhicule doit avoir au moins prêt à fonctionner:

- À l'arrière: deux feux d'arrêt rouges, deux feux rouges ordinaires et deux clignotants Oranges; ils doivent être installés symétriquement vis-à-vis de l'axe longitudinal de chaque côté du véhicule, de sorte qu'ils soient visibles. Les feux arrière doivent avoir, au minimum, la même surface que ceux d'origine et être obligatoirement placés sous la custode.
- À l'avant: au moins deux feux blancs et deux clignotants orange.
- Les lampes clignotantes sont interdites (hormis les clignotants de direction)
- Si des phares additionnels sont placés, ils le seront par paire (au maximum deux paires) et d'une puissance maximum de 100W chacun.

Si, suite à un incident de course, un véhicule connaît des soucis avec son équipement lumineux, il/elle ne pourra rester en piste que si, au moins, un point lumineux avant et un point lumineux arrière fonctionnent. De même, au minimum un feu d'arrêt rouge (feu de stop) doit fonctionner.

8.4.2 Feu de pluie

Tous les véhicules doivent être équipés d'un feu arrière rouge de 21 Watts au moins, qui doit être prêt à fonctionner pendant toute la durée de l'épreuve et qui est:

- Un modèle approuvé par la FIA (liste technique n° 19) ou l'ASN ou d'origine.
- Rayonne en arrière par rapport à l'axe central du véhicule.
- Clairement visible par derrière.
- Installé à 10 cm au plus de l'axe central du véhicule.
- Situé au moins 35 cm au-dessus de la surface de base.
- Peut être activé par le pilote en position assise.

Les deux dimensions sont effectuées à partir du milieu de la surface de la lentille.

8.4.3 Feu d'identification et numéros de course pour les courses se déroulant la nuit.

Les numéros de course positionnés sur les portières doivent être soit rétro éclairé, soit avec un fond réfléchissant et une lumière indirecte.

Il est autorisé d'équiper les voitures de feux d'identification d'une puissance maximale de 25 watts. Tout montage devra être réalisé et présent avant le contrôle technique initial de l'épreuve. Ils seront placés soit sur le toit, soit sur les rétroviseurs, soit sur le montant de pare-brise, ou soit derrière le pare-brise cote passager sans gêne pour le pilote et les autres concurrents.

Ils ne seront pas susceptibles d'être confondu avec les véhicules de sécurité. (pas de vert, pas de bleu, pas de rouge, pas d'élément clignotant,...)

A aucun moment, un feu blanc ne peut éclairer vers l'arrière et un feu rouge ne peut éclairer vers l'avant.

8.5 Alternateur

Pour les « Classics » et les « Hybrid' », l'alternateur sera conforme à l'origine et devra être en état de fonctionner à tout moment. Pour les « Classics » et les « Hybrid' », Il doit être monté à son emplacement d'origine. Pour la catégorie « Hybrid' » (moteur BMW), les modifications du capot avant sont autorisées.

Pour les « Améliorées » et « Protos » il sera libre mais dans le compartiment moteur, entraîné uniquement par le vilebrequin et devra être en état de fonctionner à tout moment.

ART.9: TRANSMISSION

- « Classic » (anciennement : Série) :

Seules, les boîtes de vitesses à 4 rapports pour 2CV6 et DYANE vendues par CITROËN, en Belgique, sont autorisées. Tout mélange de transmissions est interdit. Aucune modification de pièce n'est autorisée sauf le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (Rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter)

Seules les boites suivantes sont autorisées :

Dyane 6			
Rapport	Combinaison des pignons	Couple conique	Démultiplication
1ère	20/27 x 14/31 x 13/25	08/31	22,275
2ème	20/27 x 23/26 x 13/25		11,372
3ème	13/25		7,451
4ème	20/27		5,231

2CV6			
Rapport	Combinaison des pignons	Couple conique	Démultiplication
1ère	19/25 x 14/31 x 14/25	08/33	21,458
2ème	19/25 x 23/26 x 14/25		10,956
3ème	14/25		7,363
4ème	19/25		5,428

- « Améliorée » :

Seules les boites d'origine Citroën type A seront autorisées. La transmission sera uniquement réalisée avec des pièces d'origine Citroën de type A.

- Le mélange des pignons et couples coniques est autorisé.
- Aucune modification de pièce n'est autorisée sauf le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter).
- La traction se fera uniquement sur les roues avant.
- Autobloquant interdit.
- La deuxième vitesse aura les pignons placés dans la configuration d'origine et des dimensions suivantes :
 - Arbre supérieur : 26 dents
 - Arbre inférieur : 23 dents

Note : En cas de changement de boîte en cours d'épreuve, il faut faire apposer de nouvelles marques par la commission technique.

- « Prototype » :

Seules les boîtes d'origine des véhicules Citroën refroidis à air uniquement, type A ou type GS, 4 ou 5 vitesses + marche arrière (8.33/8.35) seront autorisées.

- Le mélange des pignons et couples coniques est autorisé. (Uniquement d'origine Citroën)
- Le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter) est autorisé.
- La traction se fera uniquement sur les roues avant.
- Autobloquant interdit.
- Pour les boîtes 2CV - 2^{ème} en configuration origine 26/23

Note : En cas de changement de boîte de vitesses en cours d'épreuve, il faut faire apposer de nouvelles marques par la Commission Technique.

- « H » :

Seul les boîtes de vitesses d'origine des véhicules Citroën refroidis à air uniquement, type A ou type GS, 4 ou 5 vitesses (8.33 ou 8.35 uniquement) + marche arrière seront autorisée.

- Le mélange des pignons et couples coniques est autorisé. (Uniquement d'origine Citroën)
- La fabrication de pignons et adaptation de rapports autres que l'origine est interdit.
- Le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter) est autorisé.
- La traction se fera uniquement sur les roues avant.
- Autobloquant interdit.
- Pour les boîtes 2CV - 2^{ème} en configuration origine 26/23

Note : En cas de changement de boîte de vitesses en cours d'épreuve, il faut faire apposer de nouvelles marques par la commission technique.

ART.10: SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Type et montage de la suspension

Tout système ou fonction de contrôle de châssis ou suspension, automatique ou électronique est défendu. Cela comprend entre autres, le système de contrôle et réglage d'amortisseurs, de suspensions ou de niveau du véhicule.

Les points d'ancrage et le principe des ressorts de suspension seront d'origine et à chaque roue, le ou les amortisseurs seront ancrés aux points d'origine exclusivement. Les points d'ancrage de la suspension ne pourront pas être déplacés par rapport au châssis.

Les barres stabilisatrices sont libres à l'exception des classics.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classic », Les bras d'origine doivent être conservés mais peuvent être modifié. En cas de modification des bras de suspension, les soudures seront d'aspect irréprochable. L'utilisation de rotules supplémentaires est autorisée.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classic », les angles de carrossage et de chasse peuvent être modifiés.

Pour les « Classic », une barre antiroulis du type « Ami » pourra être montée sur le train avant mais ne pourront en aucun cas assurer un effet de ressort ou d'amortissement. Les pots de suspension seront d'origine et ne pourront pas être modifié.

10.2 Direction

La crémaillère doit être d'origine Citroën 2CV ou Dyane.

Les barres de direction doivent être d'origine 2CV mais peuvent être renforcées.

Le volant de direction, d'un diamètre minimum de 300 mm, il se situera, soit à gauche, soit à droite de l'axe central longitudinal de la voiture. La distance entre l'axe du volant et cet axe, sera de 120 mm, au minimum.

Une genouillère de direction est obligatoire, elle se trouvera le plus près possible du pignon de crémaillère.

Tout le système de blocage de la direction (antivol) devra être déposé.

Les biellettes de direction peuvent être renforcées.

10.3 Direction à quatre roues

L'utilisation de la direction à quatre roues est interdite.

ART.11: FREINS

11.1 Sécurité - double circuit

Pour des raisons de sécurité, il faut incorporer deux circuits séparés et commandés par la même pédale. En circonstances normales, la pression de la pédale doit se répartir sur toutes les roues.

Ce système doit être conçu de manière telle qu'en cas de fuite ou de défaillance dans un circuit, l'action de la pédale de frein continue à s'exercer sur au moins deux roues.

11.2 Système de freinage

Pour toutes les classes à l'exception des « Classics », les freins sont libres.

ART.12: ROUES ET PNEUS

Pour les « Classics », seules les jantes d'origine sont autorisées. Les pneus seront des dimensions 125/15 ou 135/15.

Pour toutes les classes à l'exception des « Classics » :

- Les jantes en acier ou en alliage de 14 et 15 pouces sont autorisées. Elles seront du même type (acier ou alliage) sur l'ensemble du véhicule.
- En cas de transformation des jantes, le soudage liant le voile à la jante proprement dite sera d'aspect irréprochable et la longueur du cordon 2/3.
- Les pneus auront une largeur maximale de 175 mm et auront la même dimension par essieu.
- Leur état répondra aux exigences du code de la route. Ils comporteront un indice de vitesse (Q, S, T, H,...), une homologation (DOT, E, ...) et seront présent dans le catalogue « tourisme » du fabricant. Les pneus « racing », « rechapés », « à usage temporaire et limité », avec une mention du type « for rally use », « Rally & Sport », « Race », « Racing », « Motorsport », « Compétition »,...ou figurant dans la liste des pneus « street legal » du fabricant sont interdits.
- Les élargisseurs de voie, flasques et moyeux taillées hors masse sont autorisés pour adapter des jantes à quatre goujons.
- Les tôles aérodynamiques ou les enjoliveurs sont INTERDITS.
- Le magnésium est interdit.

ART.13: HABITACLE

Le tableau de bord doit rester dans le plan d'origine.

13.2 Equipement obligatoire dans l'habitacle :

- Structures et équipements de sécurité.
- Siège, instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite.
- Une molette de répartition de freinage. (Sauf pour les classics)
- Equipements électroniques et électriques.
- Lest.
- Batterie.
- Garnitures de portières.

Aucun des éléments mentionnés ci-dessus ne doit gêner l'évacuation de l'habitacle ni la vision du pilote.

ART.14: EQUIPEMENT DE SECURITE

14.1 Equipement de sécurité 'véhicule'

14.1.1 Extincteurs

Chaque véhicule doit être équipé d'un système d'extinction automatique (commande électrique ou mécanique) conformément à l'art. 253-7 de l'Annexe J du règlement FIA en vigueur. La liste des fabricants est reprise sur la liste technique n° 16 et comprend, entre autres :

Fabricant	Nom	N° hom.	Date de l'hom.
Fogmaker International	Fogmaker	Ex.001.97	12.97
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 2000	Ex.002.98	12.98
SPA Design	Fire Fighter System	Ex.003.98	12.98
Fire extinguisher Valve company	Enviro 3	Ex.004.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 4000R	Ex.005.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 3500R	Ex.006.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	VI-RO ³ 2000R	Ex.007.99	04.99
OMP	Ecolife	Ex.008.00	01.00
OMP	Ecolife	Ex.009.00	01.00
Total Walther	Microdrop	Ex.010.00	06.00
Sparco	Fire Warrior	Ex.011.01	10.01
Toora	Savelife	Ex.012.03	02.03
Toora	Savelife	Ex.013.03	02.03
Kidde Deugra	KD-596	Ex.014.03	04.03
Sabelt	Sabfire	Ex.015.03	04.03
Sabelt	Sabfire	Ex.016.03	04.03
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 360	Ex.017.03	05.03
Sparco	Fire Warrior Gas	Ex.018.04	05.04
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 360	Ex.019.05	04.05
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 2000CD	Ex.020.05	05.05
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC ..00R	Ex.021.05	11.05
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC ..00M	Ex.022.05	11.05
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC ..00E	Ex.023.05	11.05
Lico	SF SafeRace	Ex.024.06	05.06
MOMO	Momo Firewall	Ex.025.07	03.07
Turini	Turini AFFF	Ex.026.08	04.08
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero Zero	Ex.027.08	12.08
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 360	Ex.028.08	12.08
SPA Design	EXTREME 2.5	EX.029.09	01.09
Gruppo	HAPPY RACER HR1	EX.030.10	01.10

Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement. Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur et intérieur est obligatoire. A l'extérieur, il peut être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit. L'extincteur doit être repérable au moyen d'un signe distinctif « E » à l'extérieur et à l'intérieur.

Au minimum, 1 orifice extincteur sera positionné dans l'habitacle, 2 orifices d'extincteur seront

positionnés dans le compartiment moteur et 2 autres seront positionnés dans le coffre arrière (réservoir et échappement).

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- Capacité.
- Type de produit.
- Poids ou volume du produit.
- Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 G.

La bonbonne de l'extincteur automatique homologué FIA doit être fixée par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage et le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25 G.

Pour les véhicules roulant avec d'autre carburant que l'essence commerciale, le système d'extinction devra être adapté au carburant. Une attestation du fournisseur pourra être demandée.

14.1.2 Ceintures de sécurité

Le montage d'une ceinture de sécurité approuvée par la FIA en cours de validité, conformément à la description reprise à l'Annexe J de l'annuaire FIA en vigueur, art. 253-6, est obligatoire.

Attention : seule la norme 8853/98 et 8854/98 sont autorisées avec 4 points d'ancrage minimum.

14.1.3 Rétroviseurs

Le véhicule doit être équipé de deux rétroviseurs, un de chaque côté du véhicule, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière. Chaque rétroviseur doit avoir une surface réflectrice minimale de 90 cm². Un rétroviseur intérieur doit être installé à l'intérieur du véhicule.

14.1.4 Sièges

Le siège du pilote doit être obligatoirement un siège de type baquet homologué par la FIA (norme 8855/1999 ou 8862/2009) avec date de validité et pourvu d'ouvertures pour le harnais de sécurité. Le siège homologué ne peut pas être modifié.

La limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication mentionnée sur l'étiquette obligatoire.

Si les fixations et supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent soit être approuvées pour cette application par le constructeur de sièges, soit être conformes aux spécifications suivantes (art. 253-16 et dessin 253-65, annexe J de l'annuaire FIA en vigueur):

- Les fixations sur la coque/châssis doivent comporter au moins 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément à l'art 253 de l'annexe J. Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation. Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces verticales et horizontales de 18000 N, non appliquées simultanément. Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec le véhicule homologué ou avec le siège.
- La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant et 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés aux sièges. Chaque attache doit pouvoir résister à une charge d'au moins 15000 N quelle qu'en soit la direction.
- L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier et

de 5mm pour les matériaux en alliage léger. La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

- L'axe longitudinal du siège devra se situer, au minimum, à 120mm de l'axe central longitudinal de la voiture.

14.1.5 Coupe-circuit

- Un coupe-circuit est obligatoire; ce dispositif doit couper tous les circuits électriques et de tension : batterie, alternateur, éclairage, ignition, instruments de contrôle, etc. et doit également arrêter le moteur.
- Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité étant attachée et le volant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit antidéflagrant. Cet interrupteur doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche.
- Il doit également y avoir un interrupteur extérieur, pouvant être manœuvré à distance. Cet interrupteur doit être situé dans la partie inférieure du montant du pare-brise. Il doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

14.1.6 Anneau de prise en remorque

Les anneaux de prise en remorque doivent être montés à l'avant et à l'arrière des véhicules et doivent:

- Être rigides, en acier, sans possibilité de rupture, mesurer entre 60 et 100 mm de diamètre intérieur et 5 mm d'épaisseur.
- Avoir une section arrondie, de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires.
- Être solidement fixés au châssis/structure au moyen d'une pièce rigide en acier (les câbles formant une boucle sont interdits).
- Se trouver dans le contour de la carrosserie vue du dessus.
- Être facilement identifiables et peints en jaune, orange ou rouge.
- Permettre de tirer un véhicule enlisé dans un bac à gravier.
- Ne peuvent dépasser en projection verticale vue du dessus

En plus, l'endroit exact des anneaux de prise en remorque doit être signalé par une flèche de couleur contrastée.

14.2 Equipement de sécurité 'pilote'

L'ensemble de l'équipement personnel du pilote doit être présenté lors du contrôle technique.

14.2.1 Casque

Le pilote doit porter un casque homologué. Ce casque doit répondre au moins à une des normes suivantes :

- FIA 8860-2004.
- FIA 8860-2010
- Snell SA 2000 (USA). – Ne sera plus homologué à partir du **31/12/2014**.
- Snell SA 2005.
- Snell SA 2010.
- British Standards Institution BS 6658-85, type A/FR (autocollant rouge) – Ne sera plus homologué à partir du **31/12/2013**.

Chaque modification apportée à la liste reprise ci-dessus sera publiée dans le Bulletin Officiel mensuel de la FIA. Une description des labels d'identification des casques homologués est

disponible sur demande auprès de la FIA et du RACB Sport.

Aucun casque ne peut être modifié, conformément à ses données de fabrication.

14.2.2 Vêtements ignifuges (App. L chapt. III 2)

Pendant les essais et la/les course(s), le pilote doit être revêtu d'une combinaison ignifuge conforme à la norme FIA 8856-2000. Il portera en plus des sous-vêtements longs, une cagoule, des bas et des gants répondant au design et aux paramètres de fabrication imposés par la norme FIA 8856-2000.

La liste des vêtements ignifuges homologués par la FIA (8856-2000) est reprise dans la liste technique n° 27.

ART.15: STRUCTURE DE SECURITE

15.1 Structure de l'armature de sécurité

L'arceau cage 6 points avec fixation au châssis et à la caisse (voir schéma annexe 1) est obligatoire.

Les traverses pour le montage des pieds d'arceau seront réalisées avec des tubes « carrés » de 40 X 40 (épaisseur: 3mm) ou des tubes « cylindriques » ayant une inertie en flexion au moins équivalente. La fixation de ces traverses se fera au travers du châssis, en y interposant des entretoises anti-rapprochement, par soudage sur toute la périphérie du tube à chaque encastrement dans les différents cloisonnements.

L'application de plaques latérales de type PO, épaisseur 2 mm, est obligatoire à l'avant (à la sortie de la traverse du châssis).

Les contreplaques de 3mm d'épaisseur de fixation d'arceau seront soudées aux traverses avant et arrière (voir Schémas annexe 1).

Aux endroits où le corps du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

Aux endroits où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A.

L'arceau de sécurité devra comprendre, à son extrémité arrière, une structure protégeant le réservoir d'essence. Celle-ci se composera, d'un tube en forme de « U » fixé horizontalement aux jambes de force arrière et prenant appui sur deux renforts fixés sur les longerons arrière. En fonction de l'emplacement du réservoir d'essence et des points de fixation des jambes de force sur les longerons, ces deux renforts pourront reposer sur les points de fixation des jambes de force ou à l'extrémité des longerons, de manière à encadrer complètement le réservoir d'essence. Cet encadrement devra être distant de 100 mm minimum du réservoir.

Des plaques et contre-plaques devront être prévues dans ce dernier cas. (Voir point « 1 » sur les schémas de l'annexe 1). Une tôle, en forme de « L » ouvert (angle > à 90° et < à 135°) et d'une épaisseur de 3 mm, devra recouvrir l'arrière (en totalité), le dessous et les côtés (sur une profondeur de 100 mm) de la structure, sur laquelle elle sera fixée.

L'arceau de sécurité devra également être complété de deux renforts reliant les jambes de force arrière à l'arceau principal. Les points de fixation rejoindront, d'une part, ceux des renforts latéraux au niveau des portes et, d'autre part, ceux de la structure de protection du réservoir d'essence. (Voir point « 2 » sur les schémas de l'annexe 1).

Pour les véhicules de la catégorie Hybrid', il est vivement conseillé de renforcer l'avant du châssis en installant deux renforts (dimension minimum 35x2) reliant l'arceau avant aux

extrémités des deux longerons. (Voir point « 3 » sur les schémas de l'annexe 1).

Pour les véhicules des catégories Classic, Améliorée et Prototype, il est vivement conseillé d'ajouter une croix dans l'arceau principale ainsi qu'une diagonal entre les jambes de force Ar. La dimension minimale des tubes de l'arceau sera de 38 mm pour une épaisseur de 2.5 mm et de 40 mm pour une épaisseur de 2 mm. Les tubes seront en acier au carbone étiré à froid sans soudure avec une limite élastique supérieure à 350N/mm². (Il est interdit d'utiliser des tubes en acier inoxydable, en aluminium ou de type « chauffage »).

Il est interdit d'installer des conduites électriques, de carburant ou autres entre l'armature de sécurité et la carrosserie.

Les tubes composant l'armature de sécurité ne peuvent pas véhiculer des fluides.

15.2 Cloison pare-feu

Les véhicules doivent être équipés d'une cloison pare-feu étanche, placée entre le compartiment moteur, le coffre et le réservoir de carburant d'une part et l'habitacle d'autre part, pour empêcher le passage de liquides, flammes ou gaz vers l'habitacle. Ces cloisons seront réalisées uniquement en matériaux métallique, aucun matériaux composite quel que soit n'est autorisé.

Toute ouverture pratiquée dans la paroi anti-feu doit être aussi réduite que possible, en permettant juste le passage des commandes et des câbles et doit être rendue complètement étanche et équipée de passe-cloisons.

ART.16: CARBURANT

16.1 Spécification du carburant

Le carburant utilisé doit être un carburant commercial :

- Essence,
- biocarburant E85 (uniquement « Expérimental »),

L'ajout d'additifs est interdit.

16.2 Air

En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

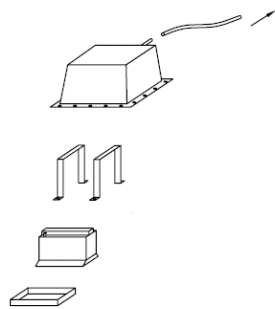
ART.17: TEXTE APPLICABLE

La version française du présent Règlement Technique constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Technique.

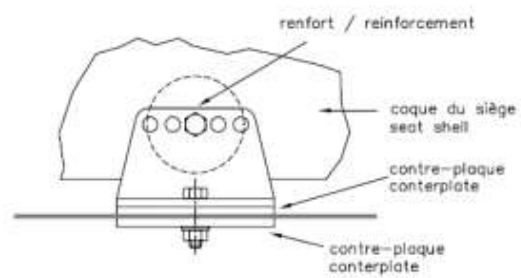
ART.18: APPROBATION

Règlement approuvé par le RACB Sport 25/03/2013

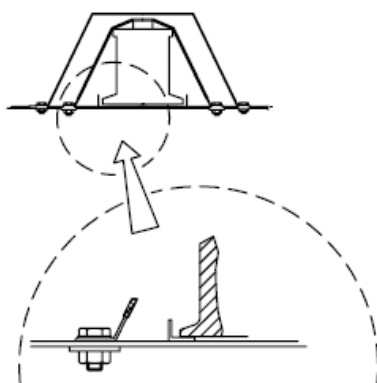
Numéros de Visa : T01-2CVC/B13



DESSIN 255-10

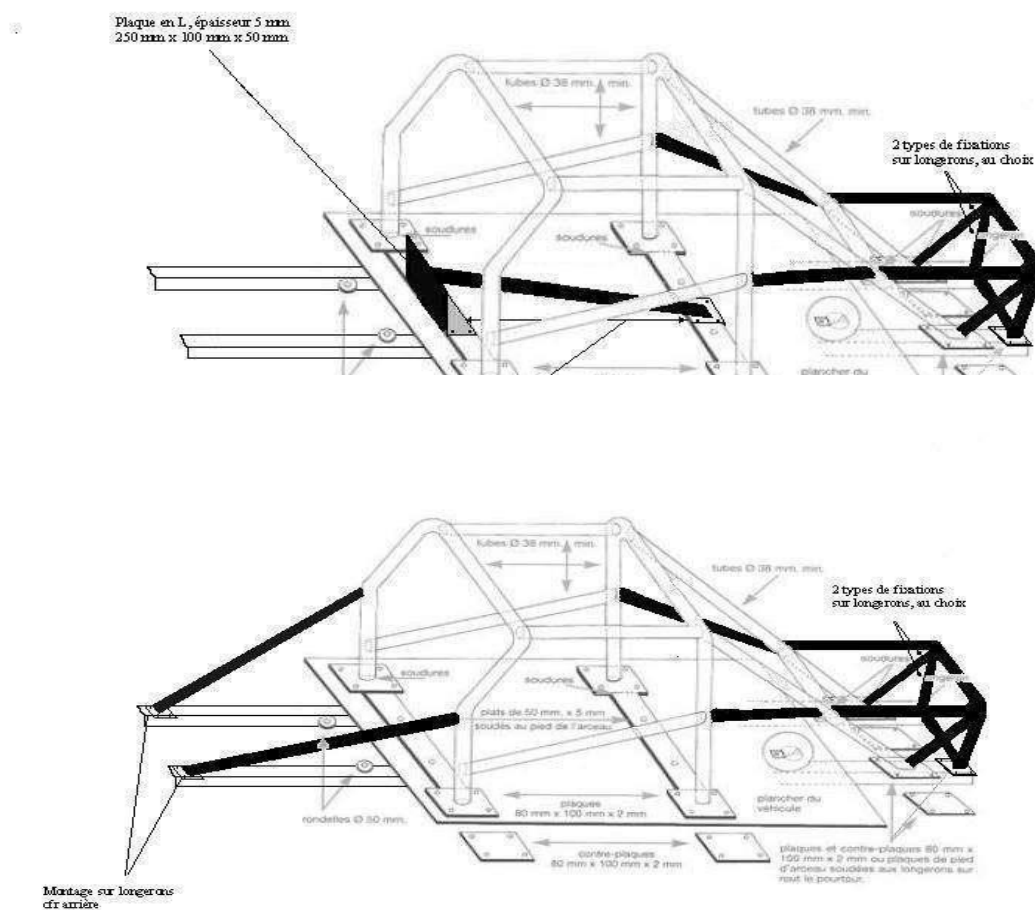


DESSIN 253-65



DESSIN 255-11

ANNEXE 1 – SCHEMAS DES ARMATURES DE SECURITE



ANNEXE 2 – VUES 2CV D'ORIGINE

Vues générales du moteur d'origine 2CV / Dyane - Boîtier de filtre à air d'origine 2CV / Dyane



Pot sous boîte d'origine



Carburateur Solex 21/24 ou 18/26



Pots d'échappement



Pot de suspension



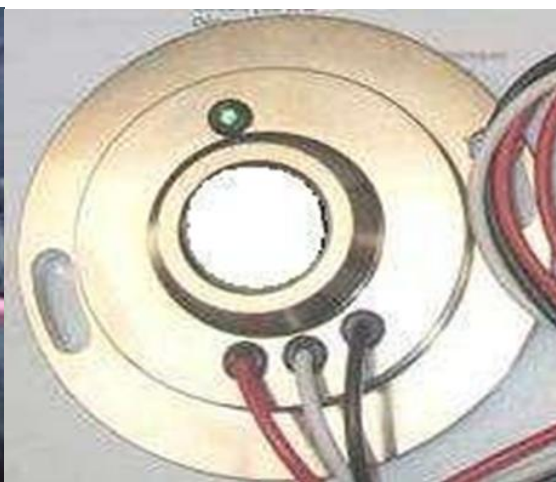
Roues d'origine



Freins à disques



Type d'allumage



Montage boîte à air (principe)

